

*Н.С. СТЕПАНОВ, Е.А. СОКОЛОВСКАЯ*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ БАЛАНС В ПРОЦЕССЕ РЕСУРСООСВОЕНИЯ АРКТИКИ**

*Одним из приоритетных направлений региональной политики России является дальнейшее освоение и развитие арктических территорий и акваторий. В настоящее время экономическое переформатирование стало чрезвычайно динамичным. Именно поэтому решение проблемы экологического баланса в процессе ресурсоосвоения Арктики особо актуально. Ни у кого не вызывает сомнений, что освоение Арктической зоны для успешного освоения арктических углеводородных запасов связано с решением ряда серьезных задач, обеспечивающих защиту национальных интересов, развитие инфраструктуры и решение экологических проблем. В представленной статье рассматриваются проблемы устойчивого развития региона, возможности институциональных механизмов взаимодействия стран Арктического совета, природоохранный эффект защиты окружающей среды.*

**Ключевые слова:** Арктика, ресурсный потенциал и защита окружающей среды региона, взаимодействие стран Арктического совета, Северный морской путь.

JEL: F15, Q35, Q56, Q57, R11

Россия без преувеличения является одним из ведущих игроков в Арктике в целом и в Арктическом совете (далее – АС) в частности. Объясняется это рядом причин, в первую очередь такими объективными преимуществами, как протяженность береговой линии, площадь территории страны за полярным кругом, объем запасов полезных ископаемых и масштабы их разработки (более 70% всех нефтегазовых ресурсов в России добывается в Арктике), а также крупнейший ледокольный флот. По причине стратегической значимости Арктики регион постепенно превращается в арену геополитического противоречия интересов.

### ***Приоритеты устойчивого развития региона в деятельности Арктического совета***

Океанические границы имеет так называемая «арктическая пятерка» – Россия, Канада, США, Норвегия, Дания (вместе с Фарерскими островами и Гренландией). Их также именуют циркумполярными стра-

нами. Еще три государства – Исландия, Швеция и Финляндия, – не обладающие ими, претендуют на то, чтобы их относили к приарктическим<sup>1</sup> странам. Общая протяженность арктического побережья составляет 38 700 км, из которых на Российскую Федерацию приходится 22 600 км<sup>2</sup>. При этом четко зафиксированных пределов, закрепленных в юридических документах, это пространство не имеет. Все восемь перечисленных государств, называемых «арктической восьмеркой», входят в Арктический совет.

Правовой статус Арктики регулируется тремя типами письменно оформленных свидетельств:

- нормы международного права;
- национальные законодательства арктических государств;
- двусторонние соглашения.

Ко второй половине 20-х гг. XX столетия Арктика как многомерное водно-территориальное пространство была разделена *на пять секторов ответственности* между государствами «арктической пятерки». Первенство претензий на владение северными площадями принадлежит Канаде. Они датируются началом века – 1909 г., а в мае 1925 г. был принят национальный закон, подтверждающий ее право на арктический сектор. Вслед за Канадой в 1926 г. Постановлением ЦКК СССР объявил своей собственностью территорию от Северного полюса до сухопутной границы.

В 1982 г. была принята конвенция ООН по морскому праву. В 1997 г. Российская Федерация присоединилась к этому соглашению, потеряв суверенитет над 1,7 млн км<sup>2</sup> акватории Северного Ледовитого океана. США до сих пор не ратифицировали этот документ, по которому территориальная юрисдикция государства распространяется на шельф, а остальное пространство объявляется международным. Сохраняются разногласия по подводному хребту Ломоносова. На обладание им предъявляют права одновременно три страны – Россия, Канада и Дания<sup>3</sup>.

Выдвижение на первый план проблем экологии и защиты природы, принятие концепции устойчивого развития *потребовало формирования институциональных механизмов взаимодействия* стран Арктического совета. Предыстория создания АС восходит к 1989 г., когда представители «арктической восьмерки» встретились в г. Рованиеми (Финляндия) для решения проблем защиты окружающей среды в Арктике и уже тогда приступили к разработке концепции «Стратегии защиты окружающей среды в Арктике» (*AEPS*). Данный документ был ратифицирован в 1991 г.

---

<sup>1</sup> Определения «циркумполярный» и «приарктический» не являются синонимами. Первое, будучи калькой с английского «circumpolar», переводится как «окружающий полюс» или «находящийся за полярным кругом», другими словами – «Заполярье». «Приарктический» – расположенный вблизи арктической зоны.

<sup>2</sup> Международно-правовой статус Арктики. Досье // ТАСС. URL: <https://tass.ru/info/895685>

<sup>3</sup> В 2007 г. Российская экспедиция под руководством А. Чилингарова установила под водой на Северном полюсе национальный флаг Российской Федерации. Эта акция подверглась резкой критике со стороны США и Канады.

Для активизации международного взаимодействия в регионе 19 сентября 1996 г. была учреждена межправительственная организация – Арктический совет. В его работе также принимают участие объединения, представляющие интересы коренных народов Севера и имеющие статус постоянного участника – их шесть. Функционируют и шесть рабочих групп, насчитывается 38 наблюдателей, делящихся своим опытом, а экспертные и целевые группы осуществляют дополнительную деятельность<sup>4</sup>. Без постоянных участников не принимаются серьезные решения. Постоянными представителями являются Международная ассоциация алеутов, Арктический совет атабасков, Международный совет гвичинов, Приполярный совет инуитов, Совет саамов, а также Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

На сегодняшний день статус постоянного наблюдателя этой организации имеют такие страны как Великобритания, Нидерланды, Польша, ФРГ, Франция, Испания, а также 26 международных и неправительственных организаций, например, Конференция парламентариев арктического региона, Всемирный союз охраны природы, Северная экологическая финансовая корпорация и т.д.<sup>5</sup> Предоставление статуса наблюдателя пересматривается каждые два года. На сегодня его имеют КНР, Индия, Италия, Южная Корея, Япония и Сингапур и др., а также Европейская комиссия. Рассматривая причины участия КНР в АС, можно проследить определенные этапы долгосрочной стратегии КНР по получению потенциальных возможностей доступа к управлению Арктическим регионом и использованию его ресурсов [1]. Для Южной Кореи приоритетами наряду с проведением научных исследований являются возможность использования Северного морского пути для грузоперевозок и получение заказов для своих судоверфей на строительство морских нефтяных платформ и ледоколов.

В современных условиях основные цели АС таковы:

- обеспечение благополучия населения Арктики;
- устойчивое развитие;
- защита окружающей среды.

Причем *последнюю позицию можно считать главной*, судя по профилю рабочих групп АС, выбравших следующие направления своих занятий: устранение загрязнения, мониторинг природной среды, сохранение флоры и фауны региона, недопущение разного рода аварий и бедствий и борьба с последствиями, защита морских акваторий, устойчивое развитие Арктики. В зоне внимания находятся и другие сферы – экономика, культура, здравоохранение, сохранение традиций и интересов коренных

<sup>4</sup> Arctic Council Secretariat, 2020 // Arctic Council. URL: [https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2587/annualreport2020\\_web.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2587/annualreport2020_web.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

<sup>5</sup> Арктический совет – нынешнее состояние и перспективы развития // Морские вести России. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1700/53211/>

народов региона. Первое соглашение, получившее статус юридического документа, а не рекомендательного письма было подписано «арктической восьмеркой» в 2011 г. Оно носит название «Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасении в Арктике», а инициатором его выступила Россия<sup>6</sup>.

Денежные ресурсы для осуществления этих начинаний поступают из нескольких источников: во-первых, это бюджетные средства арктических государств – участников АС; во-вторых, средства национальных и международных банков; в-третьих, помощь частных фондов и отдельных предпринимателей.

В 2014 г. в рамках АС была создана такая организация как ИПП – Инструмент поддержки проектов по борьбе с загрязнением в Арктике, а еще раньше в 2005 г. был учрежден фонд ИПП<sup>7</sup>. Основу фонда составляют добровольные взносы членов, наблюдателей АС и других заинтересованных сторон, которые оформляют соглашение на администрирование фондов НЕФКО – Северной экологической финансовой корпорации<sup>8</sup>, объем которых в 2014 г. составлял 15,9 млн евро.

НЕФКО была создана в 1990 г. пятью странами Северной Европы (Данией, Исландией, Норвегией, Финляндией и Швецией) для решения вопросов финансирования экологически значимых проектов. Это международная финансовая организация, предоставляющая кредиты и инвестиционный капитал с целью улучшения окружающей среды Северного региона. Основная задача программ, осуществляемых НЕФКО, – поддержка экологически и экономически эффективных проектов *в качестве положительных примеров передовой практики*, соответствующей принципам устойчивого развития промышленного производства и других видов экономической деятельности. Основным критерием оценки проектов программы служит *природоохранный эффект*, выраженный ясными количественными показателями. Чистое производство требует обновления технологических методов и оборудования.

Деятельность корпорации ориентирована на экономически оправданные проекты, обеспечивающие региональный природоохранный эффект. К приоритетным направлениям относятся мероприятия по сокращению выбросов парниковых газов, улучшению экологического состояния Балтийского моря, сокращению загрязнения токсичными веществами.

---

<sup>6</sup> *Попова Н.* Арктический совет: история создания, деятельность // SYL.ru. URL: <https://www.syl.ru/article/336462/arkticheskiy-sovet-istoriya-sozdaniya-deyatelnost>

<sup>7</sup> Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации № 204 от 6 мая 2014 г. «Об утверждении административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере природопользования по предоставлению государственной услуги по организации и проведению государственной экологической экспертизы федерального уровня» // Издательская группа «Юрист». URL: <https://rulaws.ru/acts/Prikaz-Minprirody-Rossii-ot-06.05.2014-N-204/>

<sup>8</sup> *Артюшенко В.* Северная Экологическая Финансовая Корпорация (НЕФКО) – опыт и инструменты финансирования // Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. URL: [https://www.mnr.gov.ru/docs/8\\_19052017.pdf](https://www.mnr.gov.ru/docs/8_19052017.pdf)

Примером успешной реализации Программы Технической помощи Скандинавских стран является техническая помощь со стороны Финляндии. В ее рамках основное внимание уделяется Республике Карелии, Ленинградской и Мурманской областям и г. Санкт-Петербургу. На проекты в этих регионах в 2011 г. Финляндия ассигновала в общей сложности 18,7 млн евро. Приоритетные области включают в себя очистку сточных вод в г. Санкт-Петербурге, сокращение загрязнения от населенных пунктов и сельского хозяйства в Ленинградской области, безопасность транспортировки нефти, безопасное обращение с опасными отходами и охрану природы.

Следует подчеркнуть, что финансирование природоохранных проектов на территории Российской Федерации стало возможным лишь после подписания 26 апреля 2014 г. договора между Минприроды России и НЕФКО по реализации деятельности ИПП АС. После этого Минфин России по поручению правительства Российской Федерации осуществил выплату финансового взноса на сумму 10 млн евро двумя траншами по 5 млн евро в 2014 и 2015 гг.<sup>9</sup> Это самая крупная сумма, поступившая от участников. Для сравнения можно привести следующие показатели: взнос Норвегии – 237 тыс. евро, Финляндии – 200 тыс. евро<sup>10</sup>.

Финансирование проектов по модернизации производственных процессов, ведущих к улучшению состояния окружающей среды на территории Баренцева Евро-Арктического региона, осуществляет Фонд «Чистое производство НЕФКО». К рассмотрению принимаются проекты со сроком окупаемости максимум 4 года. Диапазон займа находится в пределах 100 000 – 350 000 евро. Процентная ставка – 6%. Совместное финансирование – до 90%. Залог – 125% от суммы кредита или гарантия муниципалитета.

Фонд экоэффективности НЕФКО осуществляет финансирование проектов по коммунальным услугам – отоплению и водоснабжению, которые могут привести к улучшению состояния окружающей среды, со сроком окупаемости до 7 лет. Диапазон займа находится в пределах 100 000 – 400 000 евро. Процентная ставка – 6%. Совместное финансирование – до 90%. Погашение – до 8 лет. Залог – 125% от суммы кредита или гарантии муниципалитета.

До 2019 г. 40% средств ИПП было вложено в проект по борьбе с опасными отходами и стойкими органическими загрязнителями окружающей среды, 25% – в борьбу с загрязнением ртутью, еще 20% – на проекты чистого производства и снижения энергозатрат<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации № 778-р от 11 мая 2011 г. «О заключении договора между Российской Федерацией и Северной экологической финансовой корпорацией об участии в инструменте поддержки проектов арктического совета» // Кодификация.рф. URL: <https://rulaws.ru/government/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-11.05.2011-N-778-r/>

<sup>10</sup> Паничкин И. Арктический совет – текущее состояние и перспективы развития // Морские вести России. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1700/53211/>

<sup>11</sup> NEFCO. URL: [www.nefco.org/](http://www.nefco.org/); Центр чистого производства и устойчивого развития // НЕФКО. URL: <http://ruscp.ru/ru/nefco>

Следует отметить, что в 2014–2016 гг. ИПП принял участие в поддержке почти 30 проектов, один из которых был направлен на противодействие сокращению популяции мигрирующих птиц, гнездящихся на Крайнем Севере.

В Российской Федерации с помощью ИПП ведется работа по программе по уменьшению выбросов сажи с электростанций, а также по производству чистой энергии для саамских оленеводов СПК «Тундра» в Ловозере (Мурманская обл.)<sup>12</sup>. В рамках проекта по снижению выбросов черного углерода была произведена замена старого дизель-генератора на удаленной оленеводческой базе «Полмос» на мобильную гибридную ветродизельную систему энергоснабжения. В 2015–2016 гг. велась работа по снижению выбросов черного углерода дизельными электростанциями АО «Прионежская сетевая компания» на территории 14 районов Карелии, что уменьшит потребление топлива и сократит выбросы на 1,4 т<sup>13</sup>.

В 2014 г. была основана новая структура – независимый Арктический экономический совет (далее – АЭС)<sup>14</sup>. В его задачи входит расширение хозяйственных связей в Арктике и повышение инвестиционной активности в регионе. Представителями Российской Федерации в структуре АЭС выступают «Совкомфлот», «Роснефть» и Торгово-промышленная палата. С 2015 г. руководство этой организации находится в Норвегии, в городе Тромсё.

В октябре 2015 г. произошло утверждение Арктического форума береговых охран, нацеленного на обеспечение безопасности мореплавания, захватывающее и экологическую проблематику<sup>15</sup>.

### ***Задачи Арктического экономического совета***

Одна из проблем международного сотрудничества в Арктике – *неоднозначное отношение стран – членов АС* к деятельности Арктического экономического совета, инициатива по созданию которого принадлежала России и Канаде.

Причина создания АЭС – значительные экологические и экономические риски, связанные с освоением подводных месторождений углеводородов<sup>16</sup>. Приведем несколько примеров, доказывающих это.

<sup>12</sup> Лавров примет участие в заседании Арктического совета на Аляске // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20170511/1494048482.html>

<sup>13</sup> *Артюшенко В.* Северная Экологическая Финансовая Корпорация (НЕФКО) – опыт и инструменты финансирования.

<sup>14</sup> Лавров примет участие в заседании Арктического совета на Аляске // РИА Новости. 11.05.2017.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Правда, например, США с большой долей скепсиса отнеслись к возникновению организации, независимой от АС и координирующей экономические взаимосвязи на неправительственном уровне. Резко по этому поводу высказывались и представители «Гринпис», полагая, что АЭС был изначально замыслен как структура по поддержанию малого и среднего бизнеса, а также коренных народов Севера, но в итоге превратился в объединение добывающих корпораций. Сами же зеленые используют «экологические аргументы» для давления на страны – члены АЭС, добиваясь исключения из этой организации крупных нефтегазовых компаний, особенно это касается ОАО «Роснефть».

Норвежская *Statoil* 28 октября 2015 г. отложила дату запуска крупнейшего проекта по освоению месторождения *Mariner*, инвестиции в которое составляют более 7 млрд долл. США, а в ноябре приняли решение об отказе от работ на 16 участках в Чукотском море. Отменены государственные торги на право осуществления буровых работ в Чукотском море и море Бофорта. Запланированный на 2016 и 2017 гг. бессрочный запрет на новое бурение и добычу углеводородов на Арктическом шельфе США наложил Б. Обама за месяц до окончания своих президентских полномочий. Аналогичный запрет введен Канадой. Под запрет попала геологоразведочная деятельность на площади 46,5 млн га в федеральных водах Аляски в Чукотском море и большей части моря Бофорта, а также 1,5 млн га в Атлантике от Новой Англии до Чесапикского залива. Исключением из приведенных выше проектов остались лишь проекты на мелководном шельфе Норвежского и Баренцева морей по причине необходимости подтвердить наличие нефтегазовых ресурсов в этом районе. В условиях высокой конкуренции, перспективы разработки ресурсов арктического континентального шельфа напрямую зависят от ценовой конъюнктуры и спроса на нефть<sup>17</sup>.

В работе АЭС принимают участие бизнесмены и ассоциации предпринимателей, стремящиеся к созданию места для конструктивного диалога между правительствами государств – членов АС и бизнес-сообществом для обеспечения устойчивого социально-экономического развития арктического региона [2]. Это потребует формирования доверительных отношений, активизации государственно-частного партнерства, решения технологических вопросов, перспектив и выбора точек потенциального роста. Масштабность возникающих задач и их решение берет на себя крупный бизнес в сфере добычи природных ресурсов и традиционный сектор, представленный оленеводством, рыболовством и промыслами коренных народов Севера.

Развивается также и экономическое сотрудничество между приарктическими странами, существуют даже долгосрочные программы, например, «Юго-восточная Финляндия – Россия» на период до 2020 г. В процессе переговоров рассматривались возможности создания северных межгосударственных кластеров, создание уникальной кооперации на уровне городов. Например, Киркенес (Норвегия) и Никель (Россия) обговаривают условия создания свободной трансграничной экономической зоны с общими рынками труда и жилья.

Хороший опыт дает реализующаяся программа приграничного сотрудничества «Коларктик» между Россией, Финляндией, Швецией и Норвегией. В результате ее реализации удалось провести реконструкцию дороги и переоборудование контрольно-пропускного пункта

<sup>17</sup> *Мастепанов А.М.* О конкурентоспособности нефтегазовых проектов арктического шельфа в условиях низких цен на энергоресурсы // *Neftegaz.ru*. URL: <https://neftgaz.ru/analysis/offshoredrilling/328564-o-konkurentosposobnosti-neftegazovykh-proektov-arkticheskogo-shelfa-v-usloviyakh-nizkikh-tsen-na-ene/>

на российско-норвежской границе, а также стимулировать проекты малого бизнеса<sup>18</sup>.

В финском городе Рованиemi с 2001 г. работает Университет Арктики, объединяющий научные и образовательные центры. Это своего рода место сосредоточения университетов, колледжей, исследовательских институтов, организаций высшего образования и изыскательной деятельности в Арктике<sup>19</sup>.

Стремление к тому, чтобы АЭС превратился в эффективный инструмент управления экономикой Арктики *зависит от сохранения им статуса независимой международной организации*, наделенной координационными функциями, которые не должны дублировать деятельность АС или становиться рычагом давления на геополитических конкурентов.

### ***Специфические противоречия Российской Федерации в арктическом регионе***

Моря, омывающие территорию Российской Федерации с севера, относятся к акватории Северного Ледовитого океана: Баренцево, Белое, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское<sup>20</sup>. Каждое из них имеет свою специфику, преодолевает только ему имманентно присущие проблемы. Но имеются и общие черты, относящиеся практически ко всем морям. Выделим следующие признаки: высокоширотность; окраинность (за исключением Белого); все моря – шельфовые, т.е. мелководные (кроме северной части моря Лаптевых); открытость; большой сток речных вод с материка; выхолаживание во время полярной ночи; замерзают в зимний период (за исключением западной части Баренцева моря); ледовитость, включая паковый (многолетний) лед, айсберги, торосы и т.д.; скудная флора и фауна (обеднение происходит с запада на восток по мере увеличения суровости климатических условий).

Что касается *радиоактивных затопленных объектов* на дне акватории российской Арктики, то их количество оценивается в 18 тыс., но почти 95% из них безопасны из-за заиления. Остальные 5%, или 1 тыс., показывают высокие уровни гамма-излучения. При этом 6 объектов создают 90% радиационного фона. Это реакторы с отработанным ядерным топливом подводных лодок К-11, К-19, К-140, К-27, К-159 и ледокола «Ленин». Даже незначительная вероятность утечки

<sup>18</sup> The University of the Arctic (UARctic), 2020. URL: <https://www.uarctic.org/news/2020/>

<sup>19</sup> Там же.

<sup>20</sup> Общая площадь арктических владений нашей страны – около 3 млн км<sup>2</sup> (18% всей территории Российской Федерации). Из них – 2,3 млн км<sup>2</sup> суши с населением 2,4 млн чел. Это менее 2% всего населения государства и 40% всех жителей Арктики. Имеются данные, что арктическая зона Российской Федерации обеспечивает 11% национального дохода и 22% экспорта. (см.: Форум «Арктика – территория диалога», 2019. Досье ТАСС. URL: <https://forumarctica.ru/the-forum/results/>). Существуют и другие оценки, в частности, в которых территория континентальной суши арктической зоны Российской Федерации оценивается в 4,9 млн км<sup>2</sup>, острова – 0,2 млн км<sup>2</sup>, шельфовые и внутренние моря – 4 млн км<sup>2</sup>. Ледовитость морских акваторий достигает 11 млн км<sup>2</sup> зимой и 8 млн км<sup>2</sup> летом.

с них представляет собой огромный риск для экосистем Арктики. В 2020 г. Росатом планировал в течение 8 лет поднять со дна упомянутые объекты, транспортировать их к месту утилизации и подготовить к длительному хранению<sup>21</sup>.

Вплоть до 1991 г. в течение многих десятилетий Карское море служило свалкой радиоактивных и других токсичных отходов. На дне Карского и Баренцева морей, кроме уже перечисленного, покоятся 5 реакторных отсеков с тремя реакторами, содержащими ядерное топливо, 19 судов с твердыми радиоактивными отходами, 375 отдельных конструкций блоков, более 17 тыс. контейнеров, и с каждым годом выявляются все новые и новые захоронения<sup>22</sup>.

Опасность для экосистемы Баренцева моря, по мнению некоторых экспертов, представляет утечка радиации из затонувшей в апреле 1989 г. подводной лодки «Комсомолец»<sup>23</sup>. Угрозу ихтиофауне и млекопитающим несет эффект малых доз, затрагивающий все звенья пищевой цепи.

В настоящее время Баренцево море омывает берега двух государств — России и Норвегии. До Второй Мировой войны выход к нему также имела Финляндия. Оно характеризуется рыбным разнообразием, а на его дне имеются шельфовые месторождения нефти. Разграничить владения Норвегия и СССР, а затем и Россия, пытались почти четыре десятилетия. Официальное разрешение спора произошло 15 сентября 2010 г., в результате которого Россия потеряла около 80 тыс. км<sup>2</sup> территории Баренцева моря, а также *утратила приоритет рыболовства в его западных районах* как более продуктивных, подпавших под действие Договора о Шпицбергене от 1920 г., а по новому договору о разграничении, перешедших под юрисдикцию Норвегии. Прямые потери рыбы у России, по мнению экспертов, составляют 300 тыс. т в год<sup>24</sup>.

Уже почти десять лет ведутся переговоры по освоению *трансграничных месторождений нефти*. В 2013 г., по данным Норвежских исследователей, на их акватории обнаружены запасы углеводородов в 2 млрд баррелей, оцениваемые в 30 млрд долл.

Безусловно, значимым препятствием в арктическом регионе является то, что Баренцево море — конечный рубеж теплого океанического течения Гольфстрим. Оно практически не замерзает и *единственное из высокоширотных морей Северного Ледовитого океана, которое пригодно для круглогодичного мореходства*. Его перспективность связана с двумя дополнительными факторами — богатыми месторождениями полезных ископаемых и значительным биологическим потенциалом.

<sup>21</sup> Опасные источники радиации в российской Арктике утилизируют за 8 лет // Regnum. URL: <https://regnum.ru/news/it/3026495.html>

<sup>22</sup> Власова Е. Карское море: могильник радиоактивных отходов обследован // Bellona. URL: <https://bellona.ru/2012/10/23/karskoe-more-mogilnik-radioaktivny/>

<sup>23</sup> Баренцево море оказалось в опасности из-за утечки радиации // Lenta.ru. URL: <https://lenta.ru/news/2019/07/11/notgreatnotterrible/>

<sup>24</sup> Почему Россия отдала Норвегии в 2010 году 80 тыс. кв. км своей морской территории // EADaily. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2019/06/13/za-cto-rossiya-otdala-norvegii-v-2010-godu-80-tsyach-km-svoey-territorii>

Через Баренцево море проходит Северный морской путь (далее – СМП)<sup>25</sup>, где средняя температура воздуха у поверхности летом колеблется от +1° до +9°C, а минимальная в зимний период может достигать -39°C [3]. Его ресурсы обширны и востребованы, поскольку оно богато промысловыми видами рыб. Основной экологической проблемой здесь является *высокий уровень распространения неконтролируемого отлова, браконьерство*. Баренцево море имеет значительные запасы нефти и газа, но высокотехнологичное и дорогостоящее оборудование не является гарантом безопасности их добычи, допуская некоторые утечки, а в ряде случаев и разлив нефтепродуктов на обширной акватории. Правда, по сравнению с загрязнением других морей Северного Ледовитого океана, Баренцево море считается относительно чистым, однако уже нанесенный ущерб следует своевременно устранять, поскольку в нем сохраняются два вида морских водорослей, занесенных в Красную книгу России. Это кормящая тонкокожистая и саккориза кожистая [3]. Водоросли – это одни из самых древних фотосинтезирующих организмов на планете, участвующие в круговороте веществ в природе. Колонии водорослей формируют места обитания, нереста и нагула для рыб и моллюсков, в т.ч. и для промысловых видов.

#### ***Совет Баренцева/Евроарктического региона***

Из международных организаций, занимающихся разнородными проблемами в Арктике, от политических до экологических, следует выделить Совет Баренцева/Евроарктического региона (далее – СБЕР). Этот форум был создан по инициативе Норвегии в 1993 г. Кроме нее постоянными членами являются Дания, Исландия, Россия, Финляндия, Швеция, а также Еврокомиссия. Помимо этого, 9 государств имеют статус наблюдателей, а именно Великобритания, ФРГ, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США, Япония. С российской стороны в региональном трансграничном сотрудничестве принимают участие, включая федеральный уровень, 5 административных единиц. Активизации деятельности и институциональному укреплению СБЕР немало способствует Норвегия. В 2006 г. в Киркенесе был создан Баренц-институт, а в 2008 г. международный секретариат с согласия других членов [4].

В «Киркенесской декларации», ставшей основой Баренцева сотрудничества, делался особый акцент на том, что СБЕР будет выполнять все ранее принятые обязательства по охране окружающей среды и считать это направление приоритетным в своей работе. В документе

---

<sup>25</sup> См. подробнее: *Степанов Н.С.* Арктика и развитие Северного морского пути в институциональной модернизации экономики России // *Федерализм*. 2019. № 1. С. 5–23; *Степанов Н.С., Соколовская Е.А.* Развитие Северного пути как фактор ускорения экономического роста // *Возможные сценарии будущего России и мира: междисциплинарный дискурс: сборник научных трудов участников XI Международной Кондратьевской конференции*. М. : МООСИПНН Н.Д. Кондратьева; Волгоград: Учитель, 2020. С. 423–430.

зафиксировано положение об ужесточении строгости соблюдения правил деятельности в Арктике, нацеленных на предотвращение технологических и экологических аварий, вырабатываются жесткие критерии использования природных ресурсов. Отдельно рассматривались проблемы радиационной безопасности. Членами регионального совета одного из структурных подразделений СБЕР со стороны Российской Федерации являются руководители Архангельской области, Карелии, Республики Коми, Мурманской области и Ямало-Ненецкого АО<sup>26</sup>.

В 2015–2017 гг. Россия занимала место председателя СБЕР (ранее она имела этот статус в 2007–2009 гг.). В ноябре 2015 г. в г. Сортавала (Карелия) прошла встреча министров окружающей среды Совета Баренцева/Евроарктического региона. Одним из результатов стала рекомендация внедрения новой редакции «Плана Баренцева сотрудничества в связи с изменением климата». В «Рекомендациях к концепции Плана комплексного управления для российской части Баренцева моря» впервые был обобщен весь спектр техногенных нагрузок на экосистему Баренцева моря и выработан комплекс мер по их минимизации (сезонные и пространственные ограничения антропогенной деятельности), а также предложен набор индикаторов, отражающих состояние экосистемы и позволяющих в дальнейшем выстроить систему принятия управленческих решений с учетом изменений состояния экосистемы. План комплексного управления для российской части Баренцева моря – первый официальный документ, не декларирующий, а на практике обеспечивающий сбалансированное развитие морских отраслей экономики на основе экосистемного подхода, а значит без угрозы для состояния морской среды<sup>27</sup>. Была дана положительная оценка экологическому партнерству в рамках «Северного измерения»<sup>28</sup>.

В июле 2017 г. в г. Архангельске прошел очередной «Лесной форум» по теме «Адаптация лесов в Баренцевом регионе в условиях изменения климата. Климатическая политика стран – членов СБЕР»<sup>29</sup>. Арктические территории претерпевали изменения в ходе исторического развития нашей страны, но основные природно-климатические характеристики этих пространств оставались относительно стабильными. К последним можно причислить следующие факторы:

- экстремальные условия, включая иногда стационарный ледовый покров и дрейфующие льды в арктических морях;
- низкую плотность населения;
- очаговое хозяйственное развитие;
- зависимость жителей от северного завоза;
- хрупкость и уязвимость природы.

<sup>26</sup> Будущее Арктики Российской Федерации. Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации. Рабочая группа «Развитие Арктики и СМП». М., 2020.

<sup>27</sup> Появился проект плана комплексного управления для российской части Баренцева моря // Информационное агентство «Би-порт». URL: <https://b-port.com/news/152372>

<sup>28</sup> «Северное измерение» – совместная политика ЕС, России, Норвегии и Исландии, которая была разработана в 1999 г. и пролонгирована в 2006 г.

<sup>29</sup> Международный Лесной Форум Баренцева региона. URL: <https://spb-niilh.ru/news/mezhdunarodnyy-lesnoy-forum-barenceva-regiona>

Окружающую среду этого региона необходимо изучать с точки зрения неразрывной связи наземных и океанических аспектов исследования, включая хозяйственную деятельность и антропогенный фактор. Речь идет о сохранении сухопутной и водной экосистем, а также биологического разнообразия Арктики в контексте устойчивого экономического развития и разумного природопользования.

С точки зрения геополитики, Арктика является местом пересечения интересов многих государств в силу своего уникального географического положения. При этом регулирование некоторых норм, имеющих отношение к охране окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации (далее – АЗ РФ), *часто осложняет неоднозначное толкование формулировок* этих постановлений. Например, в ряде местных законодательств отдельных районов существует строгий запрет на передвижение тяжелой техники по тундре в бесснежный период вне существующих трасс. Даже если эта запретительная норма существует, то она часто не соблюдается. Из года в год вездеходные пути расширяются до такой степени, что видны на снимках низкого разрешения, в частности, в районе Дудинки за пределами дорог с твердым покрытием или грунтовых. Колеса сдирают мох, и почва подвергается процессам выветривания и вымораживается, образуются овраги, заливаемые водой, которая цветет, что ведет к заболачиванию. Использование бульдозеров и экскаваторов для ликвидации накопленного мусора в АЗ РФ приводит в ряде случаев к нарушению тонкого слоя почвы (40 см), закрывающего вечную мерзлоту от солнечных лучей, что ведет к подтоплениям. Гусеничные вездеходы, едущие в летний период по колею, являются виновниками возникновения водной эрозии почв, образования термокарста и термоэрозии. Восстановление поврежденной поверхности тундры, а именно грунта, требует продолжительного периода, осложняющегося своеобразием климатических условий.

В течение многих лет ученые и полярные исследователи нашей страны изучают наземные и морские экосистемы российской Арктики. Они состоят из ряда биогеоценозов, обладающих своей неповторимой спецификой. Это, во-первых, низкие температуры воды практически круглогодично, во-вторых, большое влияние стока северных рек, в-третьих, относительно низкая биопродуктивность. И все-таки наиболее значимым экологическим фактором является ледяной покров, который регулирует жизнедеятельность в подобной среде обитания.

С 1 января 2017 г. вступил в силу «Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах», легко доступный для понимания и называемый в обиходе «Полярный кодекс»<sup>30</sup>. Работа над этим документом велась свыше двух десятилетий под эгидой Международной морской организации. Столь долгий срок разработки можно объяснить серьезностью обсуждаемых проблем как политического, так и технического

---

<sup>30</sup> Полярный кодекс устанавливает технические нормы оснащения судов, подготовки экипажа, квалификации капитана и т.д.

характера. Причиной создания данного свода законов обычно называют рост судоходства в арктических морях, связанный с уменьшением площади многолетних льдов в Арктике, что непосредственно касается российского побережья, вдоль которого проходит Северный морской путь<sup>31</sup>. В 80-е гг. XX в. по этому маршруту перевозилось примерно 6 млн т в год (например, в 1987 г. 6 млн 578,8 тыс. т, включая более 1 млн т наливных грузов). В силу исторических и экономических причин наблюдалось резкое сокращение этих показателей. Так, в 1995 г. они составили 2 млн 361 тыс. т, включая 226, 4 тыс. т наливных. В 2014 г., когда проводилась активная работа над Полярным кодексом, объем грузооборота включая транзит не превышал 4 млн т<sup>32</sup>.

Один из сдерживающих факторов развития СМП – недостаточная глубина на уже освоенных традиционных маршрутах. Для крупнотоннажных судов, в первую очередь танкеров, необходимы новые высокоширотные глубоководные трассы, которые будут проходить по районам, пока еще слабо изученным с гидрографической точки зрения. Начиная с 2011 г. проводятся исследования глубин современными промерными комплексами для площадного изучения рельефа дна и картирования всех навигационных опасностей.

Магистральное направление развития СМП связано с вывозом минерального сырья, полученного от реализации 15 действующих и перспективных инвестиционных проектов по его добыче. Это, помимо «Ямал СПГ», Новый Порт, Дудинка, Норильск и т.д. По прогнозам «Росатомфлота» после 2020 г. объем перевозок по СМП должен превысить 40 млн т в год, а после 2030 г. – 70 млн т. Существует и цифра 80 млн т в 2029 г.<sup>33</sup>

СМП – это фундамент логистической инфраструктуры АЗ РФ. Без разумного использования этой транспортной артерии трудно представить вывоз добытых природных ресурсов, снабжение территорий посредством северного завоза и дальнейшее освоение Крайнего Севера страны. Он соединяет основные морские порты Заполярья и речные бассейны в единую перевозочную магистраль, на практике представляя собой зачастую единственный доступный канал снабжения продовольствием. Следует подчеркнуть, что в настоящее время львиная доля грузоперевозок производится внутри России, а интерес иностранных компаний к транспортировке по СМП невелик.

Решение проблем СМП видится в разработке и принятии единого специального федерального закона «О Северном морском пути» с учетом наиболее значимых, определяющих правовой статус международных и национальных нормативных правовых актов. На сегодняшний

<sup>31</sup> См. подробнее: *Степанов Н.С.* Модернизация портовой инфраструктуры Северного морского пути // *Федерализм.* 2020. Т. 24. № 3 (99). С. 52–65.

<sup>32</sup> *Медников В.А.* Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития. Полярный кодекс. Попытка критического осмысления. С. 5. URL: [https://russiancouncil.ru/common/upload/6\\_Mednikov.pdf](https://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf)

<sup>33</sup> Арктика близко: каких результатов достигла Россия в освоении Северного морского пути // RT. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/465433-severnyi-morskoi-put>

день развитие СМП регулируется многочисленными документами, которые включают, порой несовместимые, нормы. Руководство Российской Федерации отдало предпочтение распределению норм об СМП по многочисленным нормативным документам. Регулирование технических вопросов осуществляется на уровне подзаконных актов, основным из которых является Федеральный закон № 132 от 28 июня 2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»<sup>34</sup>, где дается определение понятия «акватория СМП».

СМП является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации [5]. Четких границ СМП не имеет, нет единой строго фиксированной его трассы, а *сохраняется лишь общая направленность линий движения*, перемещающаяся на значительные расстояния по широте. В действительности СМП сильно варьируется, сохраняя лишь общую направленность. Другими словами, не существует строго фиксированной магистрали. Смещения в широтном диапазоне могут наблюдаться не только год от года, но и в ходе одной навигации, поэтому существует понятие «акватория СМП», и ее границы столь обширны. Однако при любых обстоятельствах этот путь проходит в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации, т.е. акватории, находящейся под ее юрисдикцией. Россия, не распространяя свой суверенитет на всю акваторию СМП в юридическом плане, фактически поставила под свой полный контроль плавание судов под иностранным флагом.

Протяженность СМП<sup>35</sup> от Карских ворот до бухты Провидения составляет примерно 5 610 км, а протяженность примыкающих к нему судоходных речных путей – около 37 000 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП составляет 14 280 км, через Суэцкий канал – 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды – 29 400 км [6].

Экологическая угроза морям Северного Ледовитого океана таится в загрязнении топливными отходами судов, проходящих по акватории СМП. Существуют данные, что один танкер в среднем использует 33 т топлива в сутки, а за весь маршрут из Киркенеса в Йокогаму, при благоприятном стечении обстоятельств длящийся 26 дней, используется 858 т<sup>36</sup>. Дизельный ледокол может потреблять до 300 т топлива в день [7], что наносит ощутимый ущерб от выбросов продуктов сжи-

<sup>34</sup> Федеральный закон № 132 от 28 июня 2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Официальный сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786>.

<sup>35</sup> См. подробнее: Степанов Н.С. Траектория развития Северного морского пути: проблемы и перспективы // Россия и современный мир. 2022. № 3 (116). С. 94–116. DOI:10.31249/rsm/2022.03.06

<sup>36</sup> Геополитические интересы России в Арктике // Центр стратегических оценок и прогнозов. URL: <http://csef.ru/ru/politica-i-geopolitica/501/geopoliticheskie-interesy-rossii-v-arktike-5931>

гания. Выбор в пользу ядерной энергетики для линейных ледоколов не вызывает сомнения, учитывая тот факт, что в 2015 г. по СМП прошло 715 судов и ими было израсходовано 613 тыс. т горючего<sup>37</sup>. Атомные ледоколы при работе не наносят ущерба природе, но существует проблема утилизации после прекращения их эксплуатации.

В настоящее время наблюдается тенденция к замещению мазута и дизельного топлива газом в качестве горючего для судов, что делает выбросы менее вредоносными, особенно при повышении интенсивности перевозок. Речь идет о газовозах для транспортировки сжиженного продукта.

Чтобы снизить риск разлива нефтепродуктов, расширяется применение танкеров с двойными бортами и двойным дном и сокращается использование плавсредств, построенных еще в 40–50-е гг. прошлого столетия. Для обеспечения экологической безопасности, связанной с аварийными разливами нефти в ледовых арктических условиях, необходимы эффективные технологии ликвидации их последствий. В настоящее время в полярной обстановке при современном уровне развития соответствующего оборудования можно локализовать и убрать небольшие объемы 50–100 т, но с большим количеством справиться трудно.

Другая проблема – выбросы в атмосферу загрязняющих веществ вследствие сжигания попутного газа при нефтедобыче с помощью факелов. Нормативные показатели его использования приближаются к 95%, но у компаний «Роснефть» и «Газпром» они гораздо ниже<sup>38</sup>, а это – резерв в десятки миллиардов кубометров, которому необходимо найти достойное применение в экономике и прекратить варварское уничтожение ценного углеводородного сырья.

Остается дискуссионным ряд вопросов, связанных с экологией. Например, до сих пор обсуждается целесообразность запрета на использование и перевозку мазута, ограничений на загрязнение воздуха, разумное обращение с балластными водами<sup>39</sup>, необходимость разработки мер по сбору нефти и удалению других загрязняющих веществ с ледяного покрова и т.д.

Работу над совершенствованием Полярного кодекса *следует продолжать*, особенно в направлении гармонизации норм, содержащихся в нем, и законодательств циркумполярных государств. В первую очередь Россия и Канада могут приложить усилия для приведения своих национальных юридических актов в соответствие с этим интернаци-

<sup>37</sup> СМП: история, экономика, экология // GoArctic. URL: <https://goarctic.ru/work/severnuy-morskoy-put-istoriya-ekonomika-ekologiya/>

<sup>38</sup> Погоня за арктическими углеводородами // Независимая газета. URL: [https://www.ng.ru/energy/2012-11-13/13\\_chase.html](https://www.ng.ru/energy/2012-11-13/13_chase.html)

<sup>39</sup> Балластные воды – забортная вода, заполняющая грузовые отсеки танкеров при выходе в море без груза для обеспечения устойчивости и управляемости судна. Вес балластных вод составляет до 40% грузоподъемности танкера. При опустошении танков по прибытии балластные воды необходимо сдавать в порту для очистки, в противном случае воды, загрязненные нефтепродуктами, попадают в окружающую среду.

ональным документом, который был принят Международной морской организацией с учетом поправок в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море и Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов<sup>40</sup>. Часть II-A регулирует порядок обеспечения защиты окружающей среды в арктических водах. Полностью запрещается любой сброс с судов топлива и масляных соединений, вредных веществ. Сброс сточных вод и мусора должен производиться в соответствии с требованиями, отраженными в Кодексе. В его тексте затронут вопрос о повышении безопасности судоходства и уменьшении его отрицательного влияния на людей и окружающую среду в отдаленных, уязвимых, суровых арктических морях.

Следует уделять повышенное внимание выбору и построению маршрутов прохода судов в обход мест обитания морских млекопитающих, а именно кольчатой нерпы и других видов тюленей, уменьшение популяции которых сказывается на поголовье белых медведей, которые питаются бельками<sup>41</sup>. Следует более широко использовать спутниковые данные о лежбищах, т.к. авиационные учеты нерегулярны и не решают задачи предупреждения разрушения ценных залежей и гибели детенышей.

В настоящее время фокус внимания борьбы за раздел Арктики переместился на территорию континентального шельфа. Пока еще не разработаны международные юридические документы по этой проблеме, особенно в отношении участков вокруг Северного полюса. Неарктические страны придерживаются концепции, что любое государство может заявить свои права на освоение ресурсов Арктики, поскольку международные акватории общедоступны. Исключение представляет собой 200-мильная особая экономическая зона циркумполярных стран. Около 60 стран высказали желание пользоваться ресурсами, а 25 – готовы разрабатывать месторождения на арктическом шельфе [8], в т.ч. члены БРИКС<sup>42</sup>.

Случившаяся в конце мая 2020 г. утечку дизельного топлива в Норильске при разгерметизации на ТЭЦ-3 района Кайеркан можно трактовать как экологическую катастрофу и чрезвычайную ситуацию федерального масштаба. По имеющимся оценкам это одна из самых объемных утечек нефтепродуктов в Арктике за всю историю ее освоения, создающая угрозу для всей мегасистемы Северного Ледовитого океана. Предварительной причиной разгерметизации, как один из вариантов, называлось внезапное проседание свай фундамента, стоящего на вечной мерзлоте. Однако окончательные причины будут установлены в ходе расследования причин этого трагического события.

---

<sup>40</sup> О вступлении в силу Полярного кодекса. Адвокатское бюро Санкт-Петербурга // Korabel.ru. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/o\\_vstuplenii\\_v\\_silu\\_polyarnogo\\_kodeksa.html](https://www.korabel.ru/news/comments/o_vstuplenii_v_silu_polyarnogo_kodeksa.html)

<sup>41</sup> Бельки – новорожденные детеныши тюленей, покрытые белоснежным мехом.

<sup>42</sup> БРИКС – организация, основанная в 2006 г., в которую входят пять стран: Бразилия, Россия, Индия, КНР, ЮАР.

Утечка оценивается в более чем 20 тыс. т дизельного топлива. Ее структура выглядит следующим образом: 6 тыс. т осели в грунте, 15 тыс. т попали в реку Далдыкан, правый приток реки Амбарной, впадающей в озеро Пясино (16-е по размерам в Российской Федерации), из которого вытекает одноименная река, впадающая в Карское море<sup>43</sup>.

\* \* \*

Несмотря на бойкотирование стран – участниц Арктического совета, в период, когда Россия председательствует в нем (до середины мая 2023 г.), вынужденная пауза безусловно негативно повлияет на перспективы развития конструктивного диалога. Санкционная политика западных стран влияет на реализацию важных проектов, но только в среднесрочной перспективе. Стоит надеяться, что полноценное сотрудничество возобновится. Появятся потенциальные возможности для налаживания в будущем взаимовыгодных отношений, что необходимо не только России, но и другим странам.

### Список литературы

1. Муратшина К.Г., Иванова А.Е. Политика Китая в Арктическом Совете // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 423. С. 120–128. DOI: 10.17223/15617793/423/16
2. Медведев Д.А. Международное экономическое сотрудничество в Арктике. Арктический экономический совет / под ред. В.П. Журавеля. М.: АНО ЦСОиП, 2015.
3. Торопов Е.Е., Шабалин А.А., Мохов О.А. Ликвидация разливов нефти подо льдом в удаленных арктических акваториях // Арктика. Экология и экономика. 2018. № 4 (32). С. 30–42.
4. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. 2011. Т. 6. № 3 (34). С. 27–36.
5. Багдасарян А.А. Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе его развития // Российская Арктика. 2020. № 9. С. 17–29.
6. Котляков В.М. Северный морской путь // Большая Советская Энциклопедия. В 30 т. Т. 24 / глав. ред. А.М. Прохоров. М.: Советская энциклопедия, 1977.
7. Рукина В.В., Белкин М.С., Смирнов А.А., Арутюнян В.Г. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2015. № 4 (20). С. 104–110.
8. Лукин Ю.Ф. Население и территория приарктических государств в геополитическом пространстве Арктики // Региональная геополитика. 2010. № 3 (11). С. 60–71.

---

<sup>43</sup> По некоторым подсчетам, ущерб для природной среды Заполярья может превысить 100 млрд руб., а на восстановительные работы по нормализации экологической обстановки потребуется при хорошем стечении обстоятельств от 5 до 10 лет (см.: Росприроднадзор оценил урон от аварии в Норильске в 150 млрд руб. // Коммерсант. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4406732>). При этом 147,046 млрд руб. приходится на водные объекты и 738,6 млн руб. – на загрязнение почв. С 1994 г., когда в Коми разлилось 94 тыс. т нефти, это крупнейшая авария такого типа.

### References

1. Muratshina K.G., Ivanova A.E. Politika Kitaia v Arkticheskom Sovete [China's Policy in the Arctic Council], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* [Tomsk State University Bulletin], 2017, No. 423, pp. 120–128. (In Russ.). DOI: 10.17223/15617793/423/16
2. Medvedev D.A. Mezhdunarodnoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo v Arktike. Arkticheskii ekonomicheskii sovet [International Economic Cooperation in the Arctic. Arctic Economic Council], edited by V.P. Zhuravelia. Moscow, ANO TsSOiP, 2015. (In Russ.).
3. Toropov E.E., Shabalin A.A., Mokhov O.A. Likvidatsiia razlivov nefti podo l'dom v udalennykh arkticheskikh akvatoriiakh [Oil Spill Response Under Ice in Remote Arctic Waters], *Arktika. Ekologiya i ekonomika* [Arktika. Ecology and Economics], 2018, No. 4 (32), pp. 30–42. (In Russ.).
4. Konyshov V. N., Sergunin A. A. Mezhdunarodnye organizatsii i sotrudnichestvo v Arktike [International Organizations and Cooperation in the Arctic], *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsii* [Bulletin of International Organizations.], 2011, Vol. 6, No. 3 (34), pp. 27–36. (In Russ.).
5. Bagdasarian A.A. Osnovnye ekologicheskie problemy Severnogo morskogo puti v perspektive ego razvitiia [The Main Environmental Problems of the Northern Sea Route in the Perspective of Its Development], *Rossiiskaia Arktika* [Russian Arctic], 2020, No. 9, pp. 17–29. (In Russ.).
6. Kotliakov V.M. Severnyi morskoi put' [Northern Sea Route], *Bol'shaia Sovetskaia Entsiklopediia. V 30 t. T. 24* [Great Soviet Encyclopedia. In 30 vol., Vol. 24], edited by A.M. Prokhorov. Moscow, Sovetskaia entsiklopediia, 1977. (In Russ.).
7. Rukina V.V., Belkin M.S., Smirnov A.A., Arutiunian V.G. Struktura i dinamika gruzoperevozok po Severnomu morskomu puti: istoriia, nastoiashchee i perspektivy [Structure and Dynamics of Cargo Transportation Along the Northern Sea Route: History, Present and Prospects], *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arktika: Ecology and Economy], 2015, No. 4 (20), pp. 104–110. (In Russ.).
8. Lukin Iu.F. Naselenie i territorii priarkticheskikh gosudarstv v geopoliticheskom prostranstve Arktiki [Population and Territory of the Arctic States in the Geopolitical Space of the Arctic], *Regional'naia geopolitika* [Regional Geopolitics], 2010, No. 3 (11), pp. 60–71. (In Russ.).

### ECOLOGICAL BALANCE IN THE PROCESS OF RESOURCE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC

*One of the priorities of Russia's regional policy is the further development and development of Arctic territories and water areas. Currently, economic reformatting has become extremely dynamic. That is why the solution of the problem of ecological balance in the process of resource development of the Arctic is particularly relevant. No one doubts that the development of the Arctic zone for the successful development of Arctic hydrocarbon reserves is associated with the solution of a number of serious tasks that ensure the protection of national interests, infrastructure development and solutions to environmental problems. The article deals with the problems of sustainable development of the region, the possibilities of institutional mechanisms of interaction between the countries of the Arctic Council, the environmental protection effect of environmental protection.*

**Keywords:** Arctic, resource potential and environmental protection of the region, interaction of the Arctic Council countries, the Northern Sea Route.

JEL: F15, Q35, Q56, Q57, R11

*Дата поступления* – 22.09.2022 г.

**СТЕПАНОВ Никита Сергеевич**

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра институтов социально-экономического развития;

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук / Нахимовский проспект, 32, г. Москва, 117218.

e-mail: stepanov720@inecon.ru

**СОКОЛОВСКАЯ Елена Анатольевна**

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра институтов социально-экономического развития;

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук / Нахимовский проспект, 32, г. Москва, 117218.

e-mail: sselena1960@mail.ru

**STEPANOV Nikita S.**

Cand. Sc. (Econ.), Senior Researcher, Center of Institutions of Social and Economic Development;

Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences / 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117218.

e-mail: stepanov720@inecon.ru

**SOKOLOVSKAYA ELENA A.**

Cand. Sc. (Econ.), Senior Researcher, Center of Institutions of Social and Economic Development;

Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences / 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117218.

e-mail: sselena1960@mail.ru

**Для цитирования:**

Степанов Н.С, Соколовская Е.А. Экологический баланс в процессе ресурсоосвоения Арктики // Федерализм. 2022. Т. 27. № 3 (107). С. 58–76. DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2073-1051-2022-3-58-76>